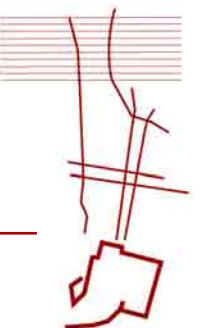


UN EIXAMPLE DE CARRERS, VERDS

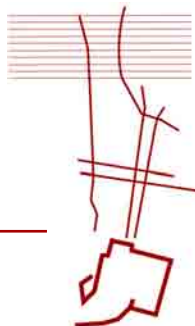
- Els plafons ensenyen la idea
- La maqueta visualitza un futur possible
- La memòria dóna les raons



UN EIXAMPLE DE CARRERS, VERDS

ÍNDEX

- 1. VILANOVA I LA GELTRÚ, UNA PEÇA CLAU DE LA CATALUNYA CIUTAT DE CIUTATS
- 2. L'EIXAMPLE NORD, UNA OPORTUNITAT TERRITORIAL I URBANA
- 3. EL NOU EIXAMPLE COMPACTE, MIXT, EQUIPAT I VERD
- 4. EL TRAÇAT, DIRECCIÓ, DIMENSIÓ, CONTINUÏTAT, GRANDÀRIA I PERMENÈNCIA
- 5. LA MOBILITAT I EL TRANSPORT
- 6. L'ORDENACIÓ DE LA PAUTA, EL PENTAGRAMA DEL PROJECTE
- 7. L'ESPAI EDIFICABLE
- 8. LA CIUTAT SOTERRADA, L'ALTRA DIMENSIÓ DE L'EIXAMPLE NORD
- 9. UN EIXAMPLE POSSIBLE. SOSTRES I USOS, HABITATGES, COSTOS I PROGRAMA D'EXECUCIÓ
- 10. UN EIXAMPLE SOSTENIBLE



1. VILANOVA I LA GELTRÚ, UNA PEÇA CLAU DE LA CATALUNYA CIUTAT DE CIUTATS

Vilanova i la Geltrú és una de les ciutats nodals de l'Arc Metropolità de la Regió Metropolitana de Barcelona; un paper que s'inicia al segle XIX amb la construcció del tren de la costa i el vuit ferroviari català, que Pau Vila ja reconeixia com una peça fonamental del sistema. Tanmateix, aquest paper havia quedat esmorteït durant molts anys per diversos problemes d'accessibilitat territorial, el mal funcionament del ferrocarril i les limitacions de la carretera del Garraf.

Amb l'obertura de l'autopista C-32, l'any 1994, la construcció de la futura línia orbital ferroviària (LOF), el nou traçat de la C-15, l'eix diagonal -que uneix Vilanova amb Vilafranca, Igualada i Manresa- i la transformació del port de la ciutat, la comarca recupera aquell rol històric i es prepara per esdevenir una peça decisiva del sistema de ciutats de Catalunya.

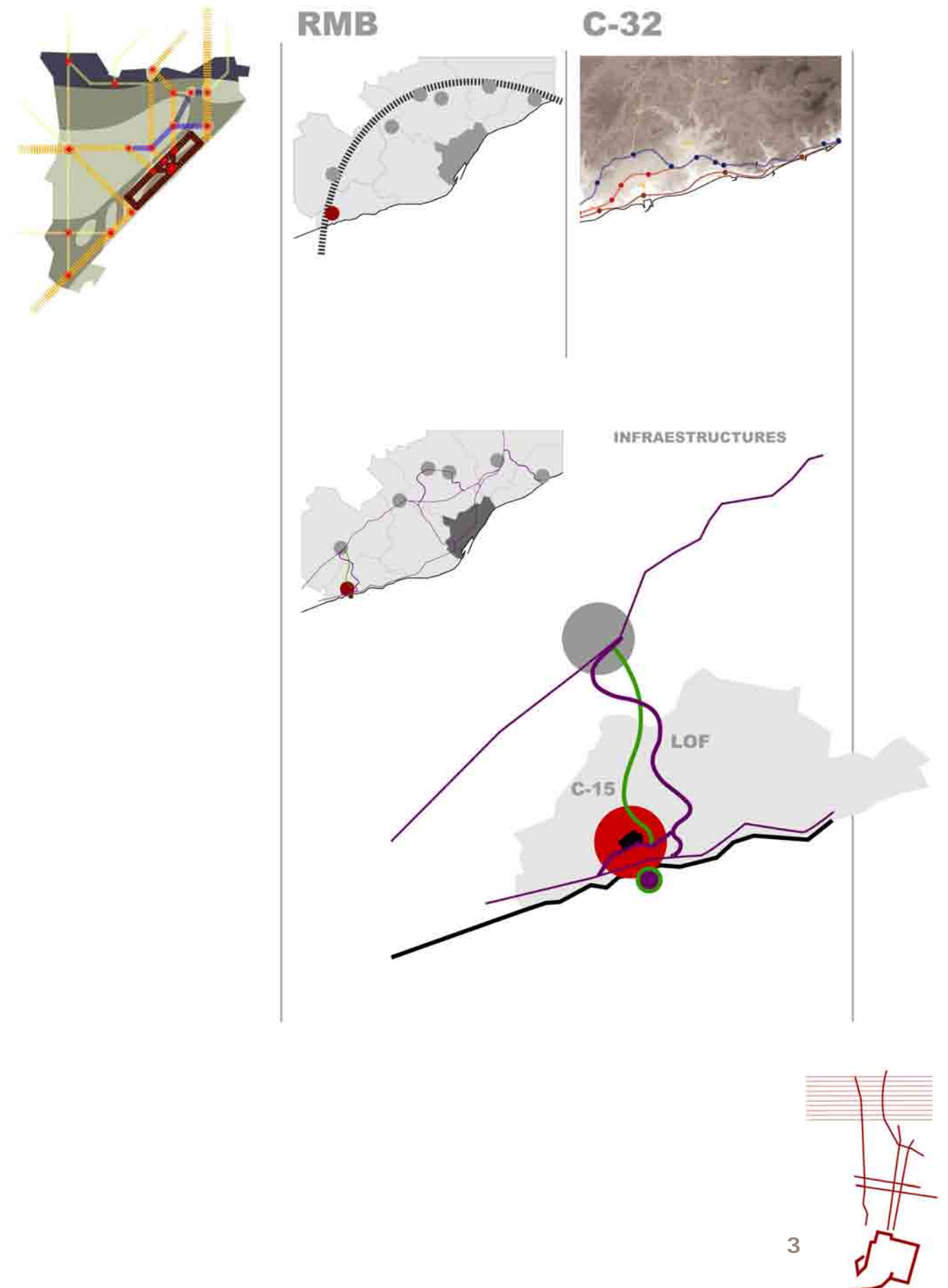
Catalunya vol passar de ser el territori d'expansió de la Barcelona metropolitana a un sistema en xarxa; a una ciutat de ciutats en la qual les set ciutats de l'Arc Metropolità esdevinguin els punts d'articulació entre el centre i la resta de territoris.

El Garraf és un territori singular, perquè, tot i estar al costat de Barcelona, té una configuració geogràfica molt introvertida, que l'ha mantingut durant molts anys al marge de certes dinàmiques metropolitanes. Aquesta incomunicació s'ha acabat amb l'obertura de l'autopista i la millora del servei ferroviari, que -junt amb la crisi de les grans indústries- ha modificat substancialment la seva posició en el mapa de la Regió Metropolitana i la dependència respecte a Barcelona i la seva Àrea Metropolitana.

En el Pla Territorial de la Regió Metropolitana de Barcelona, fet pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques, es proposa que Vilanova esdevingui un node d'equilibri territorial.

Aquesta oferta planteja diversos reptes:

- Millorar i reforçar les relacions de Vilanova amb la xarxa de ciutats mitjanes per evitar la dependència exclusiva de Barcelona. La LOF i l'eix diagonal són dues mesures fonamentals.
- Preparar la ciutat per poder assimilar els nous creixements fent un salt d'escala, quelcom com el que es planteja a l'Eixample Nord.
- Afrontar el dèficit de llocs de treball. Si no es vol que el Garraf es converteixi en una comarca dormitori és fonamental repensar l'oferta industrial; en especial, l'eix industrial que es desplega entre els termes municipals de Vilanova i Sant Pere de Ribes i pensar en l'Eixample Nord com un gran espai d'activitat econòmica i serveis.



2. L'EIXAMPLE NORD, UNA OPORTUNITAT TERRITORIAL I URBANA

L'Eixample Nord és una oportunitat de fer ciutat, una operació de l'envergadura de les realitzades al segle XIX, amb el primer eixample de Vilanova, del que va arribar a la plaça de la Vila, i el posterior promogut per Gumà (1876).

Els eixamples són una taula de joc per a la ciutat; unes regles que han de permetre múltiples arquitectures, diverses combinacions, barreja d'usos, activitats creuades, repeticions i excepcions; en definitiva, una pauta per posar ordre a la varietat. Com va fer l'eixample de Gumà.

El nou eixample ha de ser un pentagrama en el qual cadascú hi pugui tocar les seves notes; però també, com aquell, titulat "*Plano general de Villanueva y la Geltrú. Líneas de prolongación y proyecto del puerto. Año 1876*", ha de donar continuïtat a la ciutat històrica, lligar el nou eixample amb el vell i fer una ciutat des de l'Eixample Nord fins al mar.

En unes altres paraules, el nou eixample ha de ser una de les tres grans peces de la ciutat del futur, juntament amb l'eixample Gumà i el port, i amb l'Eixample Nord, la LOF i l'eix diagonal esdevenir un node a escala territorial.

Vilanova i la Geltrú ha crescut cap al mar, mentre que la ciutat històrica ha quedat relegada a un racó. L'Eixample Nord, finalment, torna a centrar la ciutat i situa el nucli històric al mig d'aquest territori, entre el mar i la muntanya, entre el torrent de Sant Joan i el de la Pastera.



3. EL NOU EIXAMPLE COMPACTE, MIXT, EQUIPAT I VERD

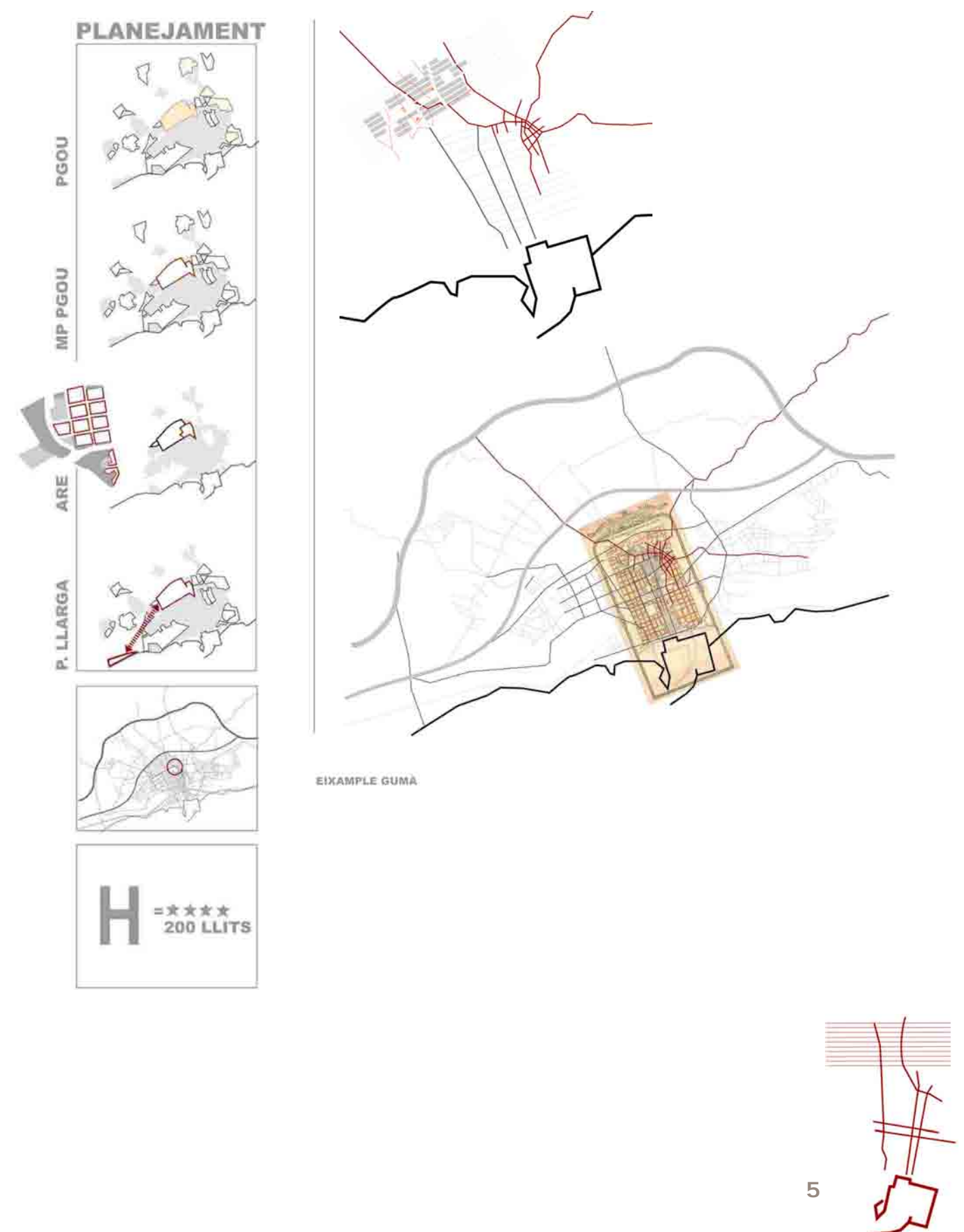
La modificació del Pla d'ordenació urbana municipal de Vilanova i la Geltrú preveu la realització d'un sector d'usos mixtos amb una població de 10.312 habitants per al sector, una part del qual s'ordena com una àrea residencial estratègica (ARE). El Pla director urbanístic d'aquesta àrea modifica aquelles xifres en el seu àmbit i incrementa la densitat de 39 habitatges per hectàrea a 53. Els criteris de densitat i edificació són relativament canviants. En el projecte "un eixample de carrers, verds" es proposa incrementar la densitat per poder assolir els següents objectius socials, urbanístics i econòmics:

- Socialment, arribar a una densitat suficient per aconseguir les condicions de qualitat i ciutat compacta que té la Vilanova central; una densitat i una grandària suficient per poder construir una ciutat socialment diversa i solidària.
- Urbanísticament, assolir la grandària que permeti gaudir dels serveis i infraestructures més avançades i poder aprofitar i rendibilitzar socialment i urbanística l'accessibilitat territorial i urbana, que subministraran les infraestructures actuals i futures.
- Econòmicament, facilitar la viabilitat econòmica del Pla, no només pel que fa a l'explotació dels serveis i equipaments, sinó també per l'increment substancial del sòl destinat a habitatge protegit, de lloguer o venda.

En definitiva, es proposa un eixample compacte, de carrers, de continuïtat entre les diverses peces, que faciliti l'apropiació social de l'espai, la relació de la comunitat i la convivència entre els ciutadans.

En un altre ordre de coses, es proposa un eixample mixt, amb barreja d'usos, amb una oferta equilibrada de llocs de treball. Vilanova i la Geltrú, i la comarca en general, és un territori exportador de mà d'obra. A mesura que creix la població, s'incrementa el dèficit de llocs de treball i augmenta la mobilitat obligada. L'any 2002, només el 26,5% de la població treballava a la comarca.

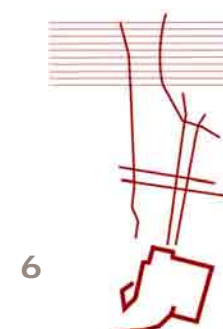
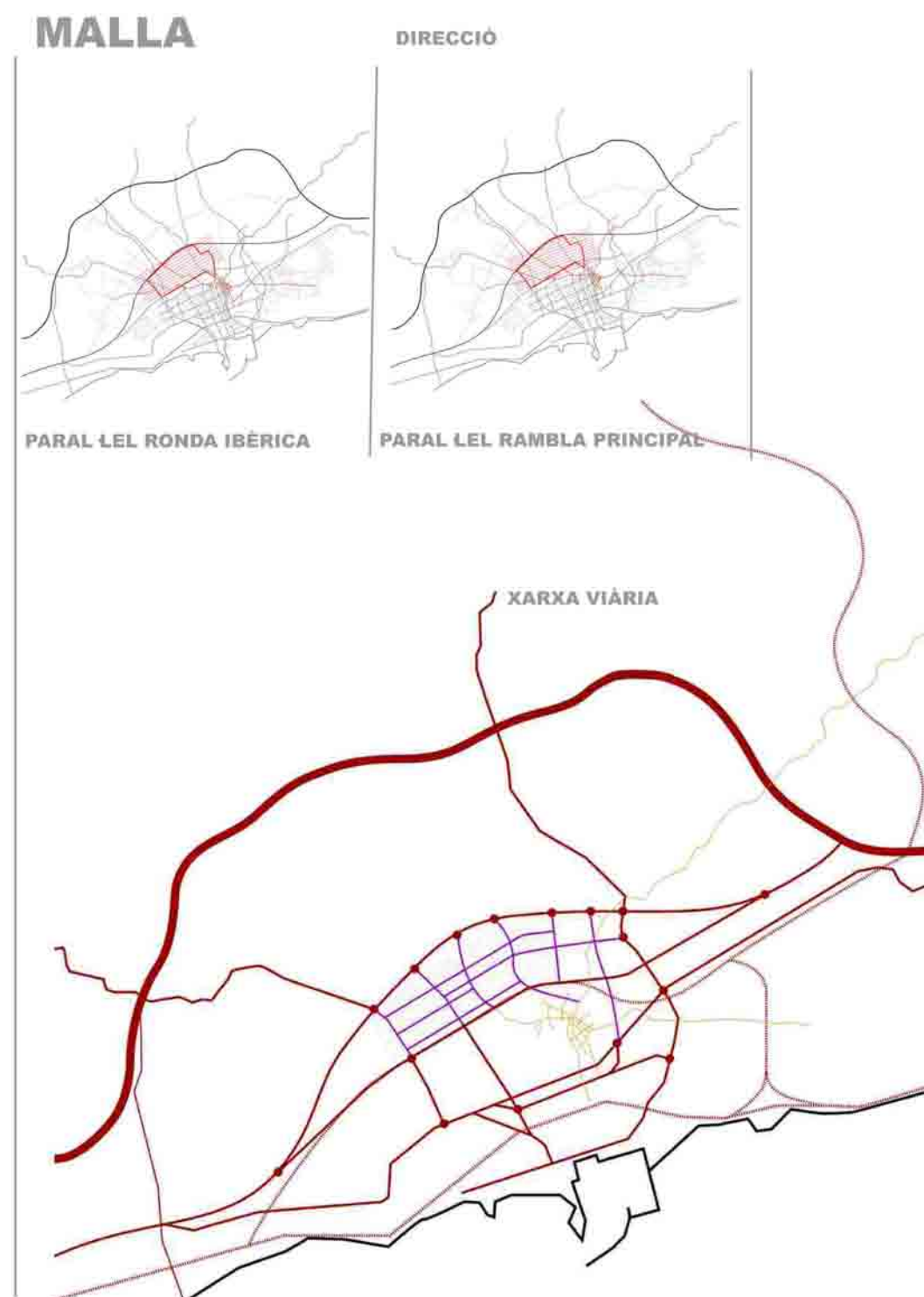
A l'Eixample Nord es preveu oferir l'espai suficient per poder donar treball a una població activa equivalent a la resident. Si actualment la població activa catalana gira entorn al 45-50%, en el nou eixample es preveu una superfície construïda per a activitats i comerços en baixos, primeres plantes pis i edificis especialitzats per a uns 8.000/9.000 llocs de treball. En unes altres paraules, 360.000 m² amb capacitat per cobrir les demandes de d'una població equivalent a la que pot viure a l'eixample.



El projecte preveu, a més, equipaments de ciutat i de barri. La ronda Ibèrica, un gran saló urbà, és la frontissa, un «euro-connector» entre la ciutat històrica i el nou Eixample. En aquest espai se situen els grans equipaments de ciutat, l'ampliació de l'hospital i el complex centre cultural i de convencions, amb un hotel, ambdós a banda i banda de la futura estació ferroviària i d'un centre cívic amb serveis municipals.

A escala de barri, hi ha dos tipus d'equipaments: aquells que necessiten d'una gran superfície, com escoles i instal·lacions esportives, i aquells que es poden barrejar amb l'edificació residencial i d'activitat econòmica. En el projecte es preveuen sis centres escolars que han d'incorporar equipaments de barri -biblioteques, camps d'esports i serveis-, i per altra banda, equipaments de proximitat, que se situen en els baixos de les edificacions.

L'estructura del verd preveu dos tipus d'àrees. Per un costat, els parcs forestals a l'entorn dels llits del torrent de Sant Joan i el torrent de la Pastera, que recolliran la vegetació natural de la zona i que poden tenir horts urbans; per l'altre, petites places o carrers en l'interior de la trama, que en continuïtat amb els carrers verds constituïran el gran sistema del verd. Els equipaments esportius a l'aire lliure formaran part d'un espai de trànsit entre l'espai lliure i la ciutat urbanitzada.



4. EL TRAÇAT, DIRECCIÓ, DIMENSIÓ, CONTINUÏTAT, GRANDÀRIA I PERMENÈNCIA

L'encert d'un eixample està en les seves mides; en la direcció, dimensió, continuïtat, grandària i permanència del traçat.

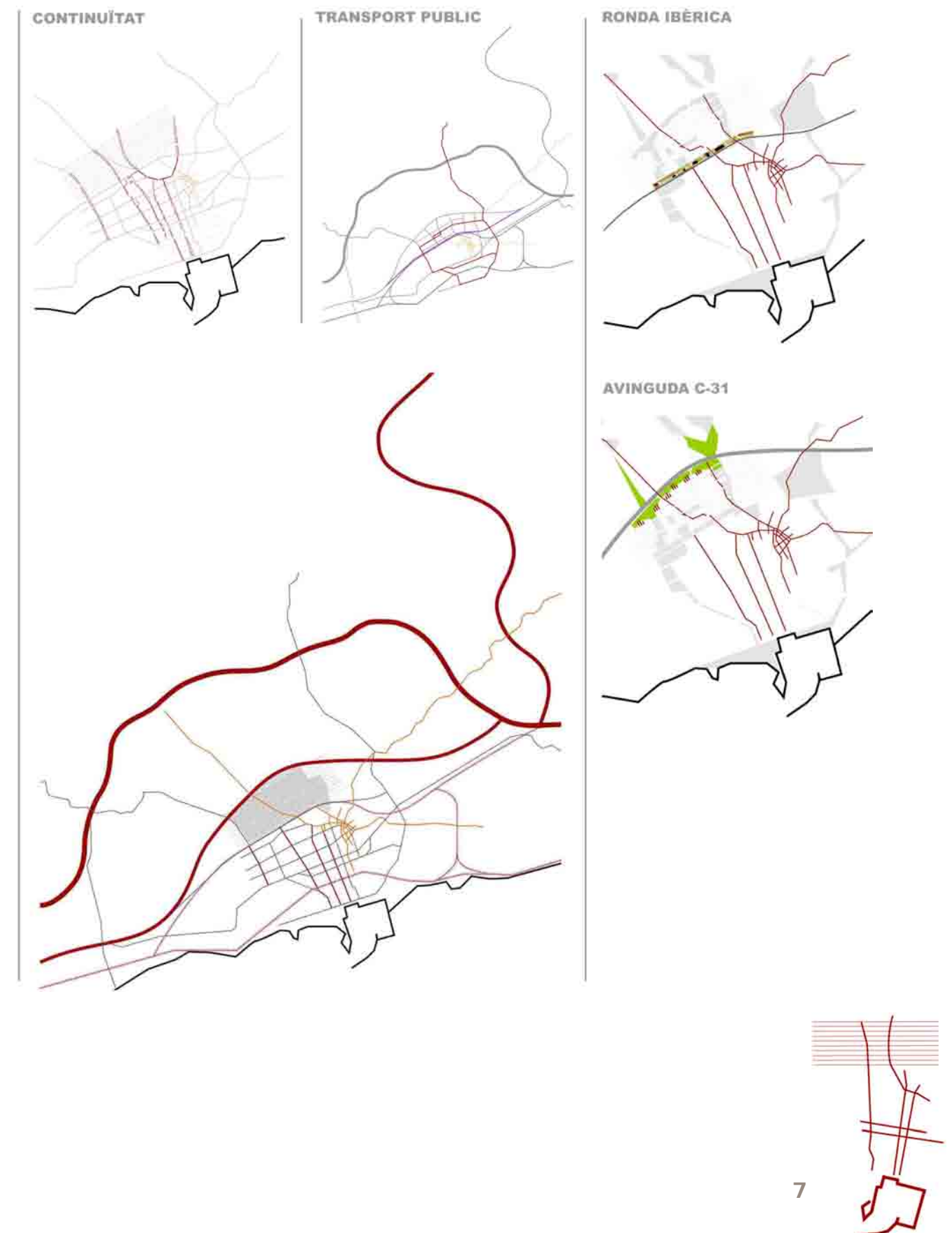
La direcció dels eixamples de les ciutats mitjanes molt sovint venia marcada per la traça d'una rambla, com en el cas de l'eixample de Gumà a Vilanova o el de Daniel Molina a Sabadell. La ronda Ibèrica juga aquest paper; en aquest cas, s'assembla més al paper que van jugar altres avingudes, perquè queden a un cantó de l'eixample, com la rambla de Lleida a l'estació o la rambla de Figueres i l'eixample Papell.

La superfície de l'Eixample Nord és de 100 ha, una superfície una mica més petita que la de l'eixample Gumà. A diferència del que va fer Cerdà a Barcelona, l'eixample de Vilanova es formula en continuïtat amb la ciutat existent, com tots els eixamples de les ciutats mitjanes catalanes. En el de Vilanova, a més, ho deia en el seu enunciat; d'altres, com el de Cabanes a Mataró, de la continuïtat en feia el seu argument.

En el nou Eixample, les vies que venen de la ciutat actual -els carrers de la Unió i Barcelona, la rambla Principal i la rambla Samà a través del carrer dels Agricultors i els carrers de Josep Caroleu i del Dr. Zamenhof- continuen i es dissenyen com les portes a la ciutat, les quatre pengen de la C-31 i connecten en un dels carrers de la ciutat actual. La C-31 es transforma en una gran via urbana. Amb la construcció de l'autopista, aquella pot ésser una via de connexió entre poblacions i esdevenir l'element que relliga els diferents municipis de la comarca.

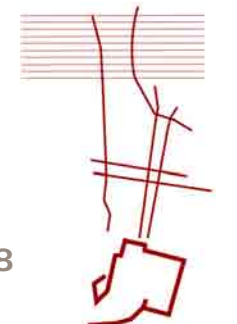
A més d'aquestes vies, el Pla general preveu una via intermèdia que travessa el sector. Aquest vial, la C-31 i la ronda Ibèrica constitueixen els connectors viaris transversals, mentre que les vies de continuïtat, que venen de la ciutat construïda, teixeixen el canemàs sobre el qual s'assenta l'eixample. Aquesta xarxa assegura l'accés rodat arreu i, al mateix temps, permet un eixample de carrers amb prioritat invertida. Cadascuna d'aquestes vies té un disseny especial:

- La ronda Ibèrica es desdobra en dues direccions, envoltant el saló urbà en el qual se situen l'estació i els equipaments de ciutat. Aquesta via és el nou espai urbà de Vilanova. Sota d'aquesta via, enterrat, i sobre la via del tren, que passa relativament profunda, es preveu un gran aparcament, que farà les funcions de *park & ride*.
- El vial intermedi connecta els barris d'un cantó i altre de l'eixample amb una via més ample. El traçat d'aquesta via no és continu, sinó que fa un tirabuixó central, al voltant d'un gran espai lliure, per continuar uns metres més avall. Aquesta és l'única via horitzontal dedicada al trànsit rodat, que es pacifica amb aquest gest; un gest que permet la creació d'un gran espai urbà, l'espai verd del centre residencial.



- La C-31 es transforma en una via urbana de transició entre l'espai rural, l'urbanitzat, des del qual es veu la nova ciutat. Aquesta via es tracta com una via parc. L'edificació està separada a través d'un sistema de dunes que impedeix l'accés directe i la protegeixen del soroll.

- Les vies verticals són les que segueixen les traces del territori; per això, no tenen un recorregut lineal. La forma corbada de cada via talla a biaix la quadrícula i desdibuixa el carrer com a carrer-corredor. L'asfalt es converteix en una catifa contínua i l'espai urbà s'ordena com una seqüència de places.



5. LA MOBILITAT I EL TRANSPORT

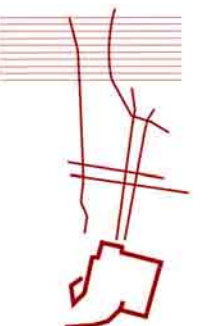
Els espais carrer proposats de traçar en aquest eixample permeten canalitzar i ordenar eficientment les demandes de mobilitat i de transport en tots els sistemes previsibles.

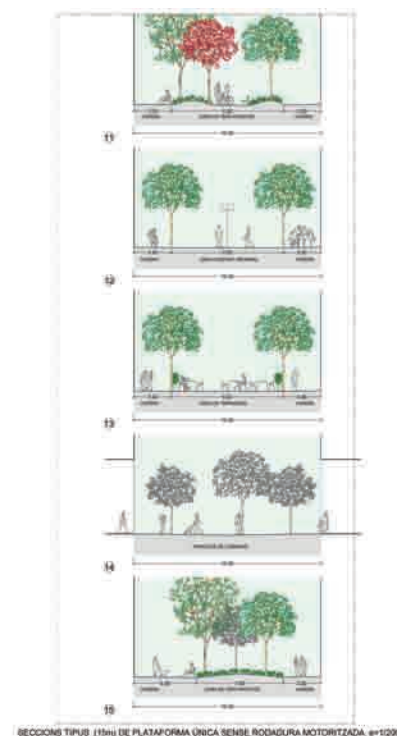
En la part central del sistema de la ronda Ibèrica se situa el punt focal intercanviador entre tots els sistemes de transport:

- La nova estació del ferrocarril (LOF) com a transport interurbà i metro de Vilanova
- L'estació d'autobusos interurbans
- La parada de les línies dels autobusos urbans
- L'aparcament central de vehicles privats
- La parada del servei públic de taxis
- La central de lloguer de vehicles en règim esporàdic o en car sharing.
- L'aparcament de bicicletes

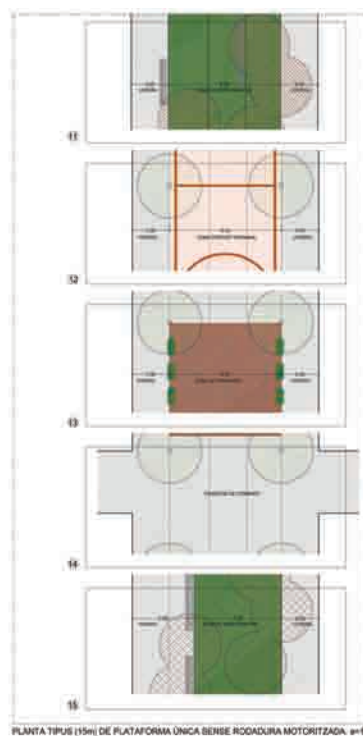
Apart del sistema de transport ferroviari que seguirà la traça soterrada de la LOF, els altres sistemes de transport de superfície, públics i privats, que respondran a les demandes de mobilitat, especialment les generades per la nova centralitat i el nou eixample, es desenvoluparan de la següent forma:

- Transport públic de superfície (bus urbà): possibilitat per a tots els carrers de trànsit motoritzat, però especialment per als carrers horitzontals (ronda Ibèrica i travessera del mig) que formaran part dels circuits urbans entre la ciutat existent i el nou eixample.
- Carrils bici: sempre integrats en tots els eixos de funció complexa (vies horitzontals i verticals per al transport motoritzat privat, transport públic, mobilitat de vianants) són els eixos de referència per a tots els sistemes de mobilitat. Circuits de bici integrats en els carrers-verds de prioritat invertida, en els parcs urbans i places, i en certs eixos verticals de recorreguts per a vianants.
- Motorització privada (turismes, vehicles comercials, motos i servei públic de taxis): per als eixos horitzontals i verticals per a la mobilitat motoritzada i per als eixos de prioritat invertida, amb la corresponent regulació horària i de servei restringit (càrrega i descàrrega, emergències, transport sanitari).
- Desplaçaments de vianants: sense restriccions, tots els eixos per als demès modes de transport han de ser aptes per als desplaçaments de vianants, a més dels eixos exclusivament de vianants i els de prioritat invertida (carrers –verds).

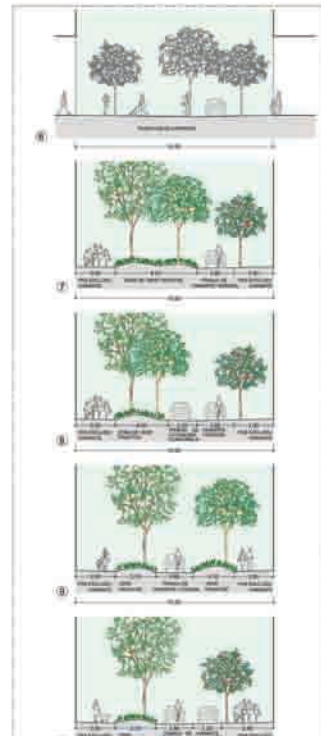




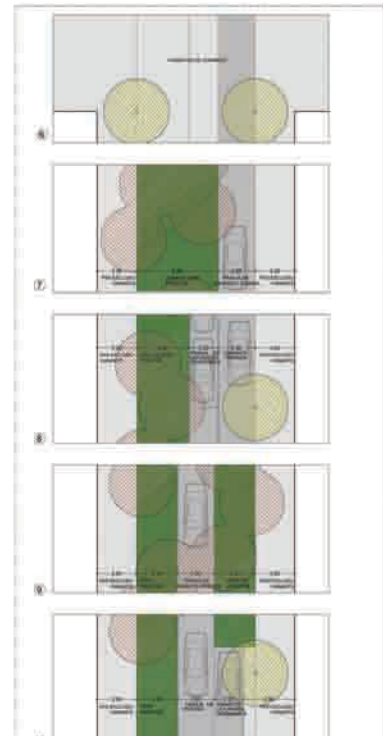
SECCIONS TIPUS (15m) DE PLATAFORMA ÚNICA SENSE RODADURA MOTORIZADA. e=1/200



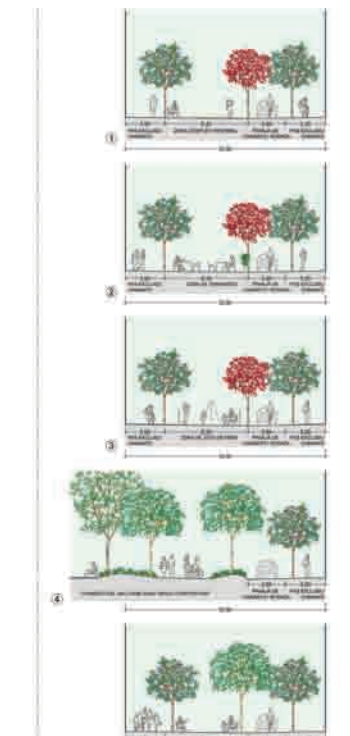
PLANTA TIPUS (15m) DE PLATAFORMA ÚNICA SENSE RODADURA MOTORIZADA. e=1/200



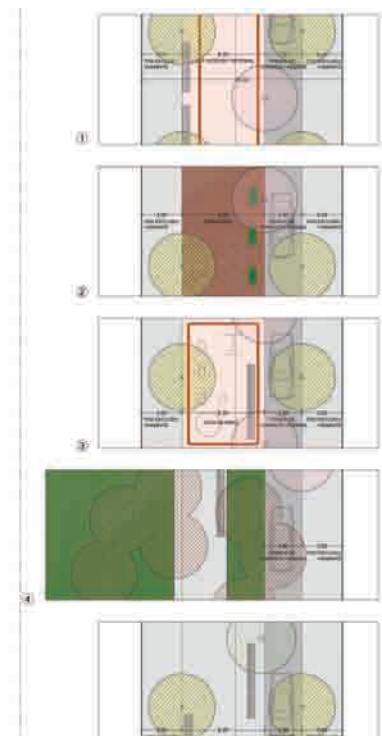
SECCIONS TIPUS (15m) DE PLATAFORMA ÚNICA AMB RODADURA MOTORIZADA. e=1/200



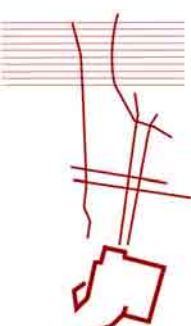
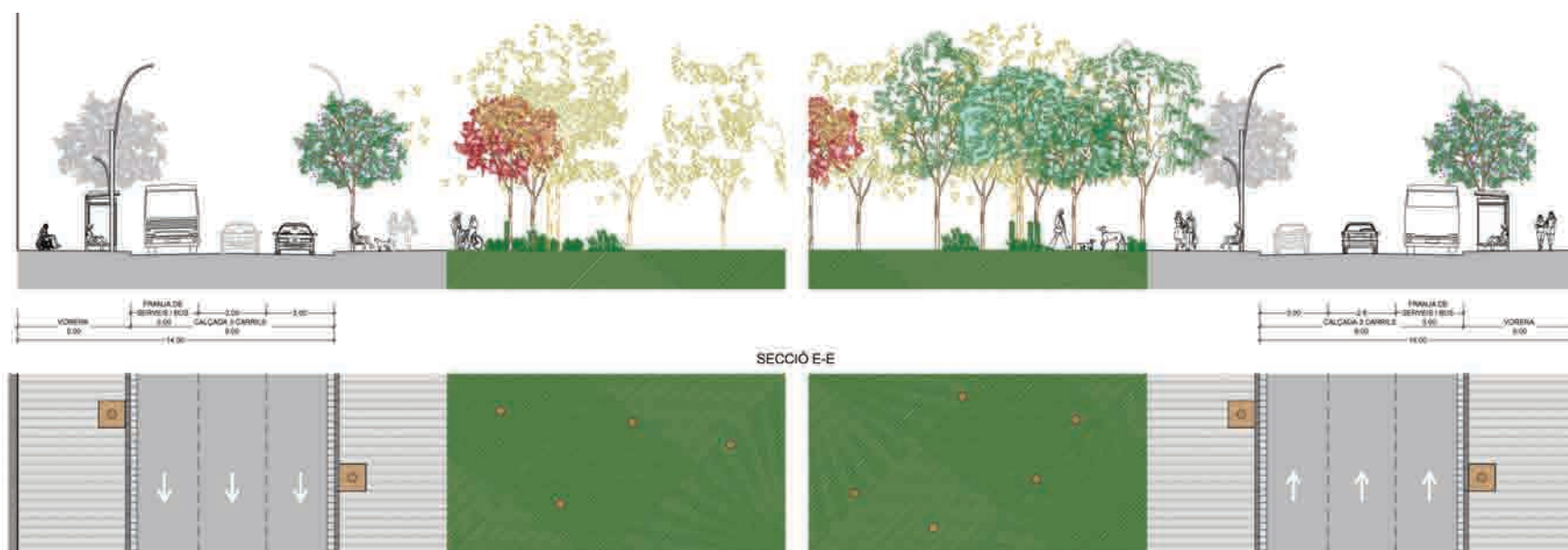
PLANTA TIPUS (15m) DE PLATAFORMA ÚNICA AMB RODADURA MOTORIZADA. e=1/200



SECCIONS TIPUS (15m) DE PLATAFORMA ÚNICA AMB RODADURA MOTORIZADA. e=1/200



PLANTA TIPUS (15m) DE PLATAFORMA ÚNICA AMB RODADURA MOTORIZADA. e=1/200



6. L'ORDENACIÓ DE LA PAUTA, EL PENTAGRAMA DEL PROJECTE

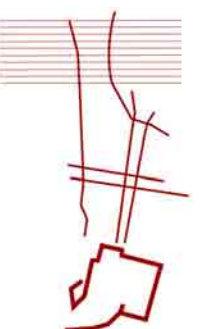
Un eixample és una pauta, un pentagrama sobre el qual se situa cada mot. La bondat de l'eixample passa per l'encert en l'interlineat, en el ritme de la traça. Els eixamples de les ciutats intermèdies catalanes tenien un interlineat petit i unes illes pensades per una edificació suburbana.

Atès que es proposa separar les vies per a la circulació rodada dels carrers de l'eixample, la xarxa ha d'ésser un sistema obert que es pugui ordenar de diverses maneres. En unes altres paraules, l'ample del carrer i la profunditat de les illes han de ser proporcionals per tal que es puguin ajustar de diverses maneres.

La mida de l'interlineat que es proposa és de 15 metres, amb variacions de +/- 1 metre d'ample. Un carrer de 15 metres amb prioritat invertida, que permet desplegar seccions viàries i ritmes diversos. L'illa mínima és de 45 metres de fondària, que permet desplegar dues bandes d'edificació i assegurar una bona il·luminació de tota l'edificació.

El nou eixample, amb aquesta pauta, manté el gra de l'eixample Gumà, i dóna als carrers una amplada adequada. L'ordenació, per una altra banda, amb aquest interlineat relativament fi, pot absorbir totes les particularitats del lloc, els edificis històrics i els camins patrimonials.

Així, doncs, la pauta bàsica es dibuixa paral·lela a la ronda Ibèrica, amb un ritme de 15 metres d'ample, formant unes illes allargades, orientades a sud-est, sobre la qual se superposa una xarxa general de trànsit rodat; sobre aquesta pauta es concentren les activitats i equipaments centrals, i una xarxa fina de vianants que recorda les preexistències i evita que s'allargui innecessàriament el recorregut de vianants.



7. L'ESPai EDIFICABLE

L'habitatge dels habitatges

En el model d'eixample proposat, la pauta dimensional bàsica de 15 metres, òptima per als carrers-verds interiors, s'origina també per la verificació dels 45 metres (15 x 3) com a dimensió òptima de l'amplada de les illes d'edificació, on els tipus d'habitatges, previsibles i necessaris, troben també el seu encaix idoni.

L'esquema de dimensions bàsiques:

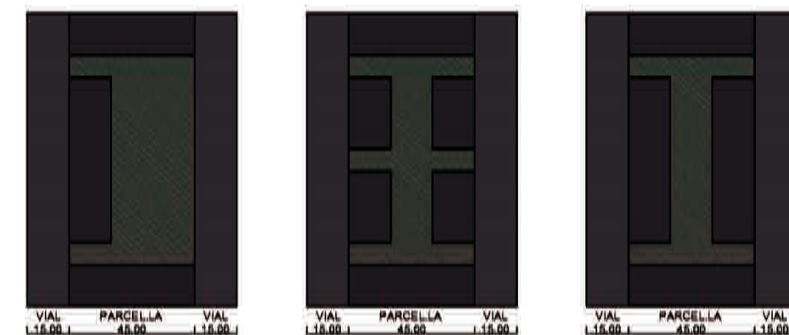
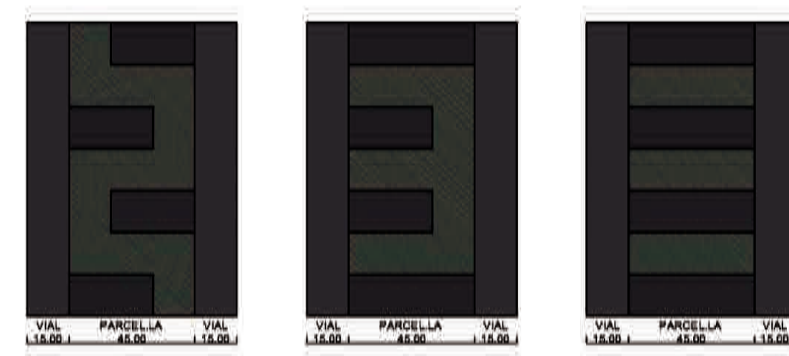
- 15 metres de fondària del front edificat
- 15 metres d'amplada de l'espai lliure interior privat
- 15 metres de fondària del front edificat

permet una significativa variabilitat projectual de solucions arquitectòniques, ja que els 15 metres de fondària dels fronts edificats podran oscil·lar des de 12/13 metres fins a 16/17 metres, per poder-hi encabir ajustadament els diferents tipus d'habitatges.

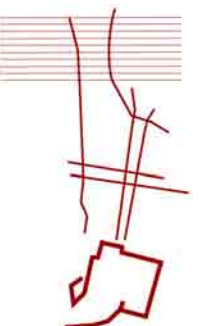
Així mateix, aquestes dimensions bàsiques permeten optimitzar els altres espais i usos complementaris dels habitatges:

- l'espai lliure interior privat, entre 13 i 19 metres d'amplada, que el fa útil i gestionable per cada comunitat de veïns, davant dels models de grans interiors d'illa, de manteniment molt costós i gestió inviable per a l'administració pública.
- espais comercials i d'activitat terciària, en locals de planta baixa o en plantes pis, que troben en aquest model unes possibilitats d'accés, il·luminació i ventilació molt satisfactòries, així com un ventall de dimensions i superfícies molt variat i adequat a les activitats no residencials compatibles amb l'habitatge.
- els aparcaments, en les plantes del subsòl, que també optimitzen la seva ordenació amb aquestes dimensions bàsiques.

Aquest dimensionat, per la definició morfològica i tipològica de l'espai edificat de l'Eixample Nord, fa creïble la formulació de que: l'addició d'habitatges i altres usos constitueixen edificis, que per agregació formen illes; la successió de les quals configura els barris de la nova ciutat, i és en aquesta seqüència que pren sentit el concepte d'habitatge dels habitatges, com a paradigma de la fàbrica construïda de la ciutat polifuncional i complexa.



POSSIBILITATS ALTERNATIVES D'ORDENACIÓ DE L'EDIFICACIÓ
DINS DELS 45 METRES DE LA ILLA EDIFICABLE



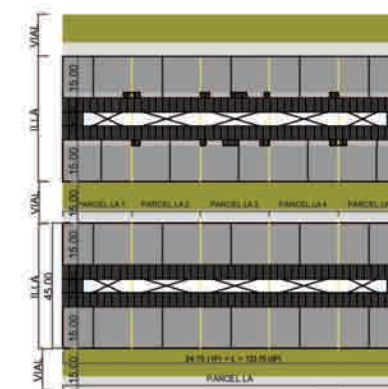
Condicions operatives

La construcció del Nou Eixample s'ha de realitzar amb una gran multiplicitat d'operadors i una gran diversitat d'arquitectures. Per aconseguir-ho i garantir les millors condicions ambientals possibles, a més de complir amb les condicions d'habitabilitat que estableix la llei i respondre als tipus establerts per la promoció pública –per exemple, l'Incasòl–, s'hauran d'establir algunes condicions urbanístiques i programàtiques bàsiques, com:

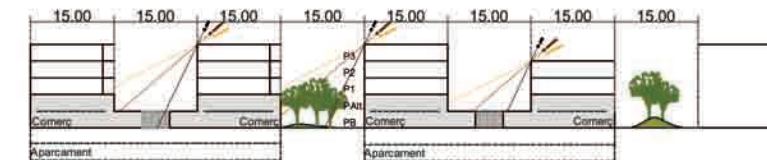
- les parcel·les o solars edificables han d'abastar sempre els 45 metres de l'illa i donar front als dos carrers que la delimiten, per garantir la promoció o construcció unitària dels diferents usos i tipus d'habitatges i de l'espai lliure interior privat. Les amplades mínimes s'establiran en els corresponent instruments d'ordenació que s'han de desenvolupar, a partir dels estudis tipològics detallats.
- les envolvents o gàlibs de l'edificació s'hauran d'establir amb criteris d'adaptabilitat per encaixar les possibles solucions arquitectòniques, amb un marge de flexibilitat de l'ordre del 10 al 20% d'escreix entre l'envolvent estricta de l'edificabilitat i els seus perímetres i perfils reguladors.
- les peces principals (sales d'estar i dormitoris) s'han de situar sempre en façana, ja sigui al carrer o als espais lliures interiors d'illa.
- les solucions dels habitatges han de ser des de les més tradicionals fins a les més experimentals, possibilitant una oferta molt diversificada en dimensions.
- els patis interiors dels edificis han de poder tenir unes dimensions no directament proporcionals a la seva capacitat de ventilar i il·luminar, sinó en funció de la seva capacitat de ser un espai més, obert i visualment atractiu.

Del catàleg de tipus d'habitatges que promou l'Incasòl i dels programes tipus per habitatge que es poden establir a partir del nou Decret de l'Habitatge, se'n dedueixen les dimensions de referència per determinar, en el seu moment, els paràmetres urbanístics i edificatoris concrets per als habitatges passants (dues façanes exteriors) i per als habitatges d'una façana exterior i l'altre (peces humides i espais de circulació i servidors) oberta a patis interiors de l'edificació.

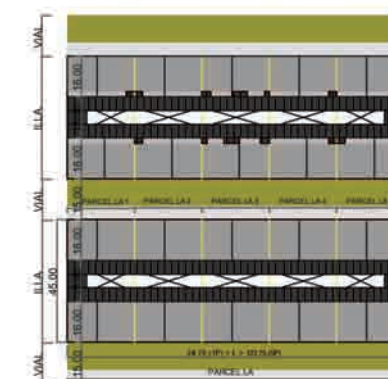
15m / 2v x ESC. / 4 ESC x PARC.
 Illa de 45 m amb 2 barres de 15m - Model de vivendes passants



IIIa composta per la combinació de barres de 15m.
Tots els habitatges poden ésser passants.

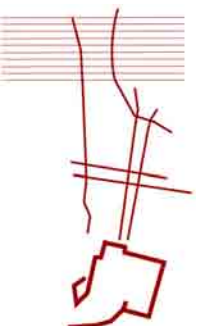
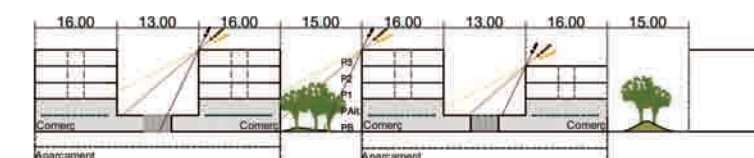


16m / 24 x ESC. / 4 ESC x PARC.



Illa composta per la combinació de barres de 16m.
Tots els habitatges poden ésser passants.

La tipologia de 16m permet l'opció de tenir 4 vivendes per escala, totes ben orientades. El model es planteja amb un pati mínim (normatiu), en el que es vinculen les estances humides.



8. LA CIUTAT SOTERRADA, L'ALTRA DIMENSIÓ DE L'EIXAMPLE NORD

L'Eixample Nord té una segona dimensió, la ciutat enterrada a tres profunditats diverses:

- Les infraestructures profundes per a les comunicacions territorials ferroviàries
- Les infraestructures urbanes referides a l'aigua, l'energia, les telecomunicacions i els residus
- Els soterranis privats

Els estudis fets sobre la LOF assenyalen que per raons tècniques aquesta línia passarà relativament profunda. Aquesta condició evita que s'hagi de fer una reserva de sòl per al seu pas, perquè passa per sota de les edificacions existents. Així mateix, obliga a fer unes estacions molt profundes. L'avantatge és que sobre el túnel hi ha espai suficient per poder construir-hi varies plantes d'aparcament, el park & ride, i un intercanviador soterrat d'autobusos si es creu necessari. L'amplada prevista de la ronda Ibèrica permet resoldre l'estació en les tres dimensions.

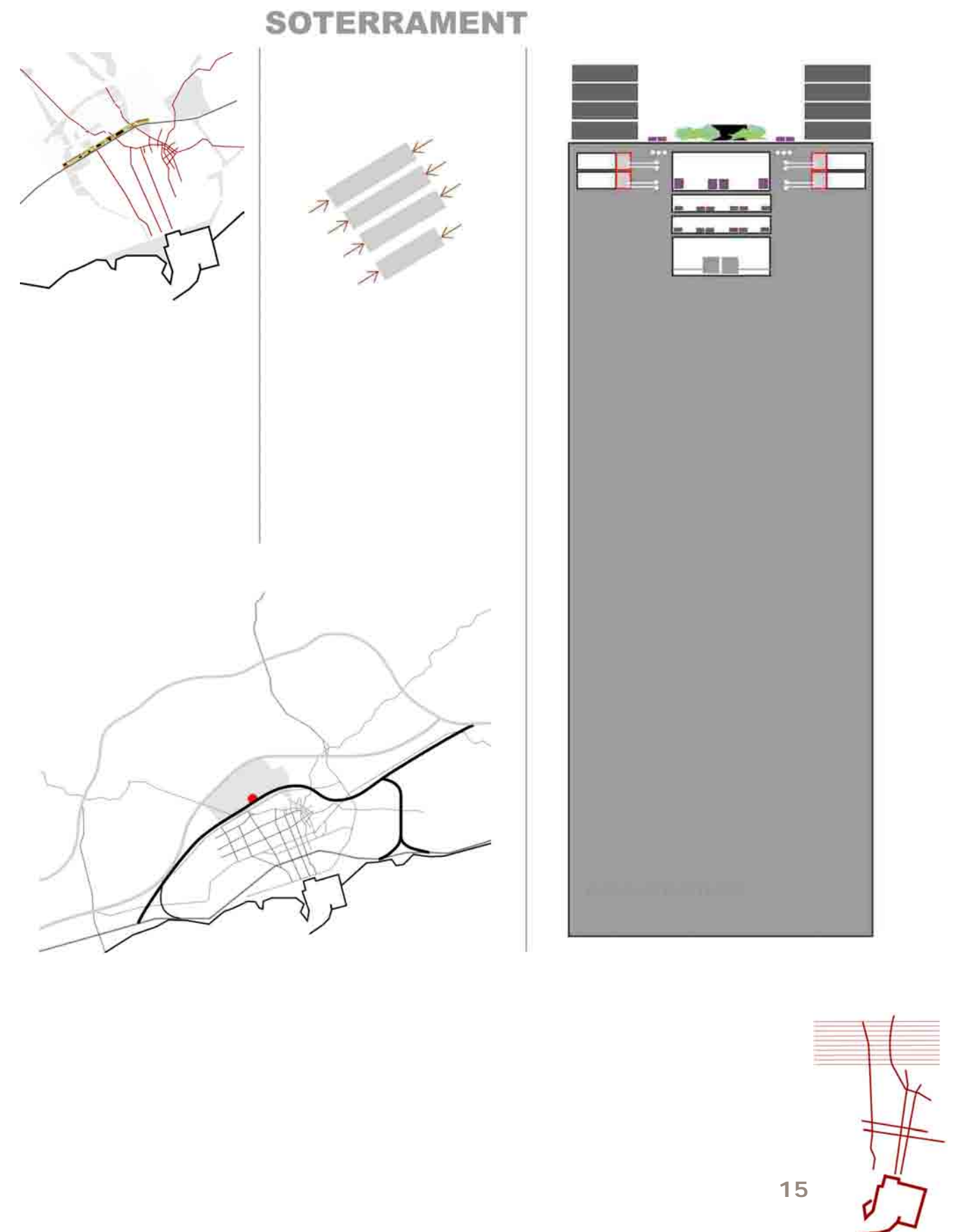
El segon estrat dins de l'espai públic el forma el conjunt de xarxes de distribució i recollida.

- Les quatre xarxes d'aigua: la potable, les aigües negres, les pluvials i les freàtiques.
- Les quatre xarxes energètiques: electricitat, gas i la doble xarxa de fred i calor procedent del DHC.
- Les xarxes de comunicacions de veu i dades.
- La xarxa de recollida selectiva pneumàtica de residus.

En l'espai privat, soterrat hi ha obligatòriament l'aparcament i els dipòsits de recollida selectiva de residus. L'aparcament té les restriccions especials pel que fa a l'accés per reduir el nombre d'entrades i evitar el pas obligat de vehicles pels carrers amb prioritat invertida. En funció de la promoció, els accessos poden estar en els testers i connectar-se en cadena o subdividir-se en paquets.

A més del aparcaments, en els soterranis privats hi ha d'haver els quatre dipòsits de recollida selectiva d'escombreries, amb l'accés públic des de la voravia per realitzar les tasques de manteniment i control. Les activitats en planta baixa poden utilitzar el soterrani si compleixen amb les condicions que s'estableixen per a aquests espais.

En qualsevol cas, atès que totes aquestes instal·lacions es despleguen perpendicularment al pendent del sòl, per evitar que es produeixin efectes negatius en els corrents freàtics, en cada cas s'hauran d'estudiar les fórmules que no impedeixin el seu flux subterrani.



9. UN EIXAMPLE POSSIBLE. SOSTRES I USOS, HABITATGES, COSTOS I PROGRAMA D'EXECUCIÓ

L'Eixample Nord ha estat objecte de v ries actuacions administratives m s o menys contradictòries.

La Modificació del Pla general d'ordenació municipal del sector proposa un desenvolupament mixt: residencial i terciari. Els aprofitaments previstos són:

-  ndex d'edificabilitat brut residencial: 0,40 m2 sostre/m2 sòl
-  ndex d'edificabilitat brut usos terciaris i comercial: 0,35 m2 sostre/m2 sòl
- densitat bruta: 39 hab/ha

L'ARE, que ocupa 16,5 ha del sector, estableix uns altres aprofitaments:

-  ndex d'edificabilitat brut residencial: 0,51 m2 sostre/m2 sòl
-  ndex d'edificabilitat brut usos terciaris i comercial: 0,21 m2 sostre/m2 sòl
- densitat bruta: 53,75 hab/ha

Les reserves per resoldre la Platja Llarga es formulen en termes de sostre total de 97.704 m2 i s'estableix que entre el 15-30% sigui hotel r. En unes altres paraules, cada operació formula aprofitaments diferents:

- la Modificació destina la meitat del sostre a residencial
- l'ARE, les dues tercers parts

Els objectius de cadascuna són:

- en la Modificació, augmentar l'oferta de llocs de treball de la ciutat
- en l'ARE, oferir habitatge assequible
- en l'operació de la Platja Llarga, resoldre una qüestió plantejada en el Pla director urbanístic del sistema costaner.

Per una altra banda, atesa l'evolució de l'economia i les necessitats d'incrementar substancialment l'oferta d'habitatge accessible, és necessari reformular els objectius de la Modificació:

- Mantenir el car cter mixt del sector a partir d'un equilibri entre l'oferta de llocs de treball i la població resident.
- Incrementar el sostre i el nombre d'habitatges possibles.

La suma del sostre terciari i comercial previstos en la Modificació (310.541 m2) i en el de la Platja Llarga (49.289 m2) donen un total d'uns 360.000 m2. Amb un estàndard d'un treballador per cada 40 m2, els llocs de treball possibles

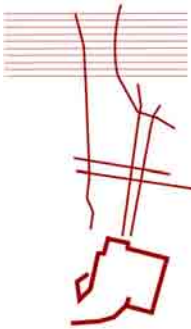
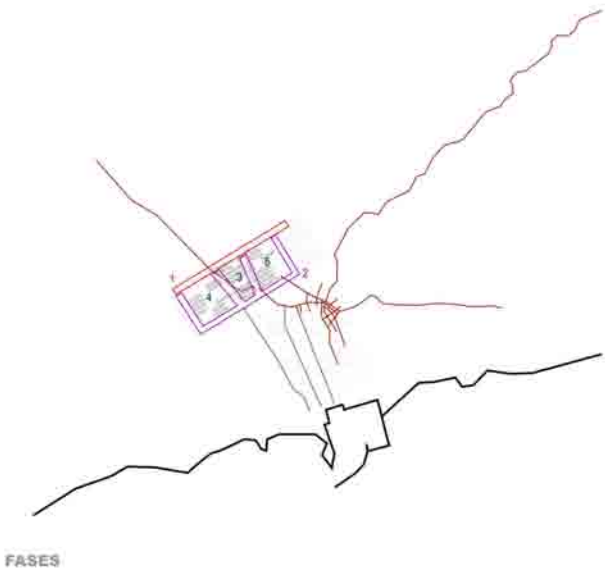
EQUILIBRAT

SUP PP M2		INDEX					SOSTRE					DENSITAT	N� HAB
		TOTAL	RES	ST. ALTRES	ST. ACT.	ST. COM	TOTAL	ST. RES	ST. ALTRES	ST. ACT.	ST. COM		
1.058.736	674.364	0,95	0,60	0,60				637.500	637.500			39	7.500
	384.373		0,34		0,34	0,29	0,05	383.361		363.361	310.000		
								100,0%	63,7%	63,7%	31,0%		

SOSTRE I DENSITAT PROPOSADA

	% superficie sobre total	Superficie m2	Costos unitaris €/m2	Cost �
Superficie total del sector		1.057.700		
Vialitat	30%	317.310	150	47.596.500
Zones verdes	20%	211.540	75	15.865.500
Despeses excepcionals				
Xarxa DHC				46.000.000
Central DHC				22.000.000
Reposició serveis afectats				5.000.000
Total costos urbanització				139.462.000
Impacte sobre el m2 de sostre		1.000.861	139	

COSTOS D'URBANITZACIÓ



podrien arribar a ser d'uns 9.000; una xifra que equival a una població d'uns 18.750 habitants i 7.500 habitatges. Si el sostre mitjà de l'habitatge és de 85 m² construïts, el sostre residencial ha de ser de 637.500 m².

En resum, els aprofitaments bruts previstos, inclosos els de la Platja Llarga, són:

- índex d'edificabilitat brut residencial: 0,60 m² sostre/m² sòl
- índex d'edificabilitat brut usos terciaris i comercial: 0,35 m² sostre/m² sòl
- densitat bruta: 71 hab/ha

Els aprofitaments mitjans nets, tenint en compte que el sòl privat edificable és del 35% del total de l'àmbit, són:

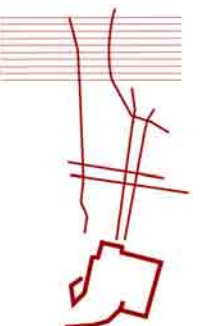
- índex d'edificabilitat net residencial: 1,7 m² sostre/m² sòl
- índex d'edificabilitat net usos terciaris i comercial: 1 m² sostre/m² sòl
- alçada mitjana de l'edificació: PB+3 PP

Els habitatges previstos en la Modificació era de 4.125 (100 m² construïts). El nombre d'habitatges previstos a la Platja Llarga és de 635 habitatges (100 m² construïts). El projecte que es presenta incrementa aquestes xifres en 2.740, perquè augmenta el sostre residencial previst i disminueix la superfície mitjana de l'habitatge a 85 m² construïts, ajustant així l'oferta de llocs de treball, el sostre total i el nombre d'habitatges.

Quant a la distribució en tipus d'habitatges, la Modificació aplica els mínims de la llei i l'ARE uns percentatges d'acord amb el que estableix el Pla director. Sense un estudi detallat de la situació actual és difícil avançar quina ha d'ésser la distribució entre habitatge lliure i el protegit.

És possible que no estiguem davant d'una situació econòmica conjuntural, sinó d'un canvi de paradigma. Si és així, les previsions han de ser radicalment diferents. En el futur, la demanda d'habitatge se segmentarà en dos: la necessitada d'habitatge accessible en règim de lloguer o protegit i la de preu lliure o concertat en qualsevol de les seves modalitats per a un mercat solvent.

Actualment, el preu de l'habitatge lliure s'està equiparant al concertat. Anys a venir, és possible que totes les promocions noves siguin d'habitatge protegit en més del 70%, com passa al País Basc. Si és així, es podria dedicar el 50% d'habitatges a habitatge a règim general i especial, i la resta a preu concertat o lliure sense distinció.



Els costos d'urbanització de l'Eixample Nord tenen dos grans capítols, de naturalesa molt diferent:

- les obres d'urbanització tradicional
- les despeses excepcionals

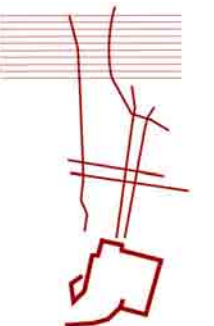
El primer es calcula per preus unitaris i superfície i el segon per cadascuna de les operacions. Tal com es veu en el quadre adjunt, el cost del segon capítol és superior al primer. Aquests costos, però, per les seves característiques, podrien ser finançats, en part, amb ajudes de les administracions. En funció d'aquestes ajudes, es podran modular els percentatges d'habitatge protegit, atès que la seva aportació econòmica en el cost de la urbanització és molt baixa. La hipòtesi més optimista seria destinar:

- 20% d'habitatge protegit de règim especial en lloguer
- 30 % d'habitatge protegit en règim general
- 50 % habitatge lliure i concertat en els percentatges mínims que estableix la llei, ajustat a les condicions que permeti el mercat.

Així, el projecte és econòmicament possible en funció de la distribució definitiva que es faci dels tipus d'habitatges, les possibles subvencions pel que fa a les instal·lacions ambientals i les expectatives del mercat. Els problemes majors es poden produir per l'ordre d'execució de la urbanització. Tal com es veu en el plànol adjunt, l'operació es pot desplegar en cinc fases:

- 1) Transformació de la C-31 en una avinguda paisatgística.
- 2) Transformació de la ronda Ibèrica en un gran saló urbà i obertura de les quatre vies que connecten la ciutat històrica amb la C-31.
- 3) Construcció del sector central de l'eixample.
- 4) Construcció del sector de ponent.
- 5) Construcció del sector de llevant.

La primera i segona fases són les decisives, així com la construcció de l'ecoparc amb les instal·lacions del DHC i la deixalleria. L'ordre de les tres fases posteriors pot ser invers; és a dir, començar pel sector de ponent perquè està més a prop de l'ecoparc i acabar posteriorment amb la resta.



10. UN EIXAMPLE SOSTENIBLE

ENERGIA

Els edificis són un dels principals focus de consum d'energia a Catalunya (el 13,5% les llars i el 12,1% els serveis). Davant d'aquesta situació i del fet que a les darreres dècades el consum energètic d'aquest sector ha crescut ràpidament i tendeix a augmentar encara més, tant pel creixement del parc d'edificis i construccions com per l'increment dels estàndards de confort (sobretot climatització), es planteja un marc immillorable per introduir planejaments urbanístics energèticament eficients.

Procés d'urbanització

Es tindran en compte les característiques microclimàtiques de la zona ja que condicionaran les necessitats energètiques del desenvolupament urbà:

- Orientació solar.
- Dades tèrmiques.
- Règim de vents.
- Topografia.
- Vegetació.
- Hidrologia.

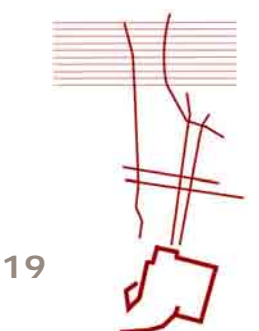
Es reduirà l'energia consumida a la xarxa d'espais públics mitjançant:

- L'ús de tecnologies d'estalvi en l'enllumenat públic, que representa la meitat de la despesa energètica municipal segons dades de l'ICAEN. La tecnologia escollida serà la LED combinada amb un sistema d'encesa i regulació de la intensitat (mitjançant cèl·lules fotoelèctriques o bé rellotges astronòmics) i un sistema de gestió i control centralitzat.
- L'ús del nivell lumínic per a jerarquitzar les vies i l'ús de sistemes de doble nivell.

Es dissenyarà un model d'urbanització compacta amb una elevada mixticitat d'usos, que integri els usos residencial, comercial, laboral, recreatiu i altres activitats, de manera que contribueixi a minimitzar les necessitats de mobilitat obligada i per tant reduir el consum energètic i la contaminació.

Procés d'edificació

S'exigirà, als edificis de nova construcció, com a mínim, garantir la certificació energètica B fixada pel Reial Decret 47/2007, de Procediment Bàsic per a la certificació energètica d'edificis de nova construcció.



La posició i l'orientació dels edificis s'ha projectat en funció del microclima, la insolació i la ventilació; paràmetres el control dels quals pot incrementar el potencial d'estalvi energètic. S'ha maximitzat les façanes orientades a sud i sud est, aquelles que millor aprofiten els sistemes passius de climatització: són les que millor comportament energètic presenten a l'hivern (màxima insolació) i a l'estiu (mínima insolació). Es distribuïran els usos interiors dels edificis de manera que es potenciï l'estalvi energètic. D'altra banda el règim de vents de la zona, de marinada i la cota lleugerament elevada respecte el nivell del mar (entre 25 i 40 metres), afavoriran la ventilació natural.

Directrius d'actuació

Es dissenyarà l'edifici sota criteris d'arquitectura bioclimàtica:

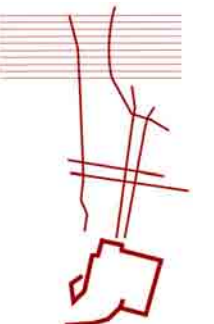
- Afavorir la ventilació creuada (vivendes passants).
- Introduir elements arquitectònics que protegeixen de la insolació: porxos, galeries, tribunes, atris i espais de transició.
- Instal·lar mecanismes actius i passius per maximitzar l'aprofitament de les aportacions solars a l'hivern, minimitzar les pèrdues i assegurar la protecció solar a l'estiu sense perjudicar la il·luminació natural: elements sortints, tendals, persianes, screens, etc.
- Minimitzar les pèrdues a les estances que necessiten calefacció.
- Disposar cobertes enjardinades per utilitzar la vegetació com a regulador microclimàtic.

S'incorporaran sistemes d'estalvi d'energia als edificis:

- Il·luminació: instal·lació de làmpades eficients i de baix consum (fluorescents compactes,...)
- Instal·lació d'electrodomèstics (classe A, A+ i A++).
- Preinstal·lació necessària per la utilització futura d'electrodomèstic bitèrmics.
- Climatització: sistemes eficients, estudis particularitzats per cada tipus d'edificació sota el criteri del nou Codi Tècnic d'Edificació:

S'inclouran en el procés instal·lacions d'energies renovables:

- Es proposa concentrar la superfície de plaques solars tèrmiques obligatòries a instal·lar pel CTE en els diferents blocs a la zona de la central de District Heating and Cooling, per augmentar l'aprofitament de la central i alliberar les cobertes.
- Destinar les cobertes dels edificis que han quedar lliures a la instal·lació d'altres energies renovables: fotovoltaica, minieòlica, etc.



Procés d'execució i ús

S'estudiarà la viabilitat d'implantar un Sistema Centralitzat de distribució directe de fred i calor i de producció elèctrica (planta de trigeneració: District Heating and Cooling) per tal d'evitar la instal·lació de calderes i sistemes de climatització a cadascun dels habitatges. S'estudiarà la possibilitat que el combustible utilitzat sigui un mix entre gas natural i biomassa.

Cada habitatge disposarà d'un comptador d'energia per poder tarifar el seu consum.

Nota: El municipi de Vilanova i la Geltrú conta amb una ordenança solar publicada l'any 2005. Caldrà incorporar els criteris establerts per aquesta ordenança en tota instal·lació solar que s'acabi construint.

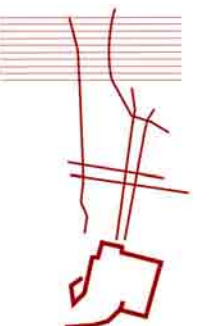
AIGUA

A Catalunya hi ha un gran desequilibri en l'ocupació del territori (demanda desigual). A més els seus recursos hídrics estan limitats significativament i distribuïts irregularment (oferta igualment desigual). Tot això unit a un clima de grans contrastos, caracteritzat per una pluviometria mitjana anual molt heterogènia, dona com a resultat una situació hídrica molt diversa. Durant un mateix any Catalunya pot passar de patir períodes de sequera importants a tenir els seus pantans a nivells del 70 %. Per aquests motius i atès que els usos domèstics representen el 14% i les activitats econòmiques urbanes el 5% del consum total d'aigua a Catalunya es fa palesa la necessitat d'introduir una correcta gestió de l'aigua en els planejaments urbanístics

Procés d'urbanització

Es planificarà una triple xarxa separativa -d'aigües grises, aigües negres i de pluvials- en els edificis d'habitatges amb els conseqüents dipòsits d'aigües grises i de retenció d'aigües pluvials. Els sistemes de recollida d'aigües pluvials es planejaran amb l'objectiu de reutilitzar-la posteriorment per a reg, neteja o altres usos no potables i per al reequilibrament dels aqüífers. En concret, es prioritzarà la recollida d'aigües pluvials de les cobertes dels edificis per al reg de zones verdes (interiors d'illa, verd urbà, etc.), les quals seran recollides en diversos dipòsits d'emmagatzematge. Els edificis d'activitat econòmica tindran una xarxa doble estàndard atès que la generació d'aigües grises d'aquest tipus d'edificis és poc rellevant.

La reutilització d'aigües grises (procedents de dutxes i rentamans) de tot el parc d'habitatges aconseguiria proveir la totalitat del consum d'aigua al vàters i urinaris. Per uns 15.000 habitants, es generarien, aproximadament, de l'ordre de 900 m³/dia d'aigües grises, mentre que l'aigua consumida als WC seria de l'ordre de 250 m³/dia, per tant el resultat és que s'evitaria l'ús d'aigua potable per a l'ús



de cisternes. A més l'excedent d'aigües grises es depurarà per a poder-la utilitzar en el reg del verd urbanístic del sector.

El disseny dels grans espais verds de l'àmbit com a parcs forestals permet disminuir els seus requeriments hídrics, ja que tindran espècies vegetals autòctones. Tanmateix, si que durant els primers anys i en períodes de sequera excepcional es necessitarà reg de suport que es subministrarà a partir de la reutilització de l'EDAR de Vilanova, ja que aquesta té tractament terciari i per tant permet l'ús de la seva aigua regenerada.

Es minimitzarà la impermeabilització excessiva que provocarà en el territori la nova urbanització mitjançant la utilització de paviments permeables, per tal de preservar el drenatge natural del terreny i reomplir i millorar la qualitat i la quantitat de l'aigua dels aqüífers.

Procés d'edificació

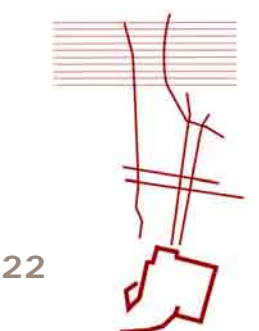
S'instal·laran sistemes d'estalvi d'aigua als nous edificis i construccions:

- Reguladors de pressió per a cada comptador individual d'entrada d'aigua.
- Mecanismes reductors de cabal (airejadors per a aixetes i dutxes, ...)
- Cisternes de wàter amb volums de descàrrega màxima de 6 litres i amb dobles sistema de descàrrega o que permetin la possibilitat d'aturar-la.
- Sistemes de captació d'aigua de pluja per al reg de jardins i altres usos.
- Sistemes de reutilització interna d'aigües grises per usos no potables (reg, WC).

Nota: L'EDAR existent està dissenyada per a poder rebre un cabal de 25.000 m³/dia. Actualment treballa al 60% de la seva capacitat (15.000 m³/dia). Fent una estimació de 0,25 m³/dia habitant es dedueix que l'EDAR actual té capacitat per absorbir la creació del nou eixample nord de Vilanova i la Geltrú.

RESIDUS

Els residus municipals són aquells generats als domicilis particulars, els comerços, les oficines i els serveis. Catalunya genera anualment al voltant d'uns 4,5 milions de tones de residus municipals, l'Àrea Metropolitana genera 1,45 kg/habitant i dia de residus i Vilanova i la Geltrú en genera 1,71 kg/habitant i dia, i recull selectivament el 36,38 % (per sobre dels 33,7% de Catalunya i del 32% de la província de Barcelona).



En el marc actual a Catalunya, els objectius en aquesta matèria estan establerts pel PROGEMIC (2007-2012) (Programa de Gestió de Residus Municipals a Catalunya): aconseguir un 48% de valorització material total per l'any 2012. Ens trobem doncs davant la possibilitat d'introduir la gestió dels residus en el planejament urbanístics des de l'inici per tal d'aconseguir reduir i reciclar la major quantitat de residus possible.

Procés d'urbanització

-
S'implantarà un sistema de recollida pneumàtica de residus:

- El sistema consisteix en la conducció dels residus a través d'una xarxa de canonades subterrànies des de quatre dipòsits (vidre, envasos de plàstic, paper i orgànic) situats en cada edifici. Amb aquest sistema no cal ocupar el carrer amb els contenidors tradicionals, s'eviten olors, s'elimina la recollida amb camions i es facilita el procés de reciclatge.

Es planificarà una deixalleria de tipus A, d'uns 625 m², amb capacitat per servir a unes 10.000 persones.

Procés d'edificació

S'implantarà un sistema de recollida de residus porta a porta. que faciliti el foment de la recollida selectiva i que sigui mediambientalment eficient.

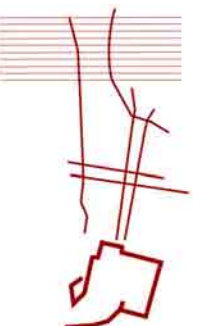
Es preveuran magatzems a l'interior dels edificis per disposar els contenidors, la neteja dels quals serà realitzada per l'empresa gestora de residus contractada per fer la recollida.

SOROLL

La contaminació acústica és l'increment significatiu dels nivells acústics del medi i és un dels factors importants de deteriorament de la qualitat ambiental del territori.

Espanya és el segon país amb més índex de població exposada a alts nivell de soroll: pràcticament 9 milions d'espanyols suporten nivells mitjans superior a 65 dB

Les principals fonts de contaminació acústica són (de 70 a 95 dB): el trànsit: rodat, ferroviari i aeri, les activitats industrials i recreatives i el veïnatge; i, en menor grau, (de 40 a 70 dB): garatges, aparcaments, carrers amb poc trànsit i zones comercials.



L'Eixample Nord de Vilanova i la Geltrú es troba proper a 2 fonts principals de contaminació acústica: l'autovia C-31 al nord i la carretera de Vilanova a l'Arboç (BV-21115) al sud i a l'oest.

Procés d'urbanització

Es destacarà com a objectiu del planejament la correcció o control de la contaminació acústica en aquells planejaments en el que es prevegin fonts que superin els 50 dB.

S'allunyarà aquells usos amb major relació amb l'exterior de les fonts importants de contaminació acústica (70-95 dB). Els usos amb menors necessitats de relació amb l'exterior poden interposar-se com barreres acústiques. Es procurarà que els elements que requereixen silenci o molt poc soroll no estiguin en contacte amb les fonts principals de soroll. Els elements silenciosos i aïllants poden ser utilitzats com a "espais-tampó".

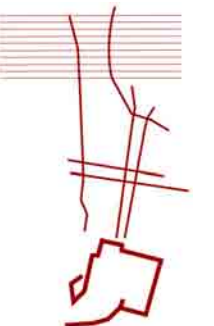
S'evitarà situar habitatges sense interposar una barrera acústica efectiva, entre la font i l'edifici.

Procés d'edificació

Se seguiran les directrius marcades pel nou Codi Tècnic de l'Edificació dins el Document Bàsic HR: Protecció davant el soroll, i s'anirà més enllà en la mesura del possible. Tant pel que fa al índex de reducció acústica (i valors límits d'aïllament) dels edificis com pel que fa als elements constructius i a l'execució de la construcció.

S'implantaran mecanismes de control acústic atesa la necessitat de protegir el teixit residencial de les fonts d'emissió d'impactes sonors, a través de:

- Construcció de diferents nivells de rasant .
- Plantació d'arbustos d'alçades diferents (més baixos a prop de l'acera i més alts a prop de l'edificació) per contribuir a aixecar el so i d'aquesta manera garanteixin que la vida quotidiana no es vegi afectada pels elements emissors que s'han implantat en el territori.
- En la majoria dels carrers la secció es dissenyarà per donar prioritat a l'ús de l'espai públic per part dels vianants, i per tant, disminuirà la contaminació acústica provinent del trànsit rodat.
- Col·locació de paviments fonoabsorbents (la reducció pot ser de l'ordre dels 2 dB).
- Si s'escau, emplaçament de pantalles protectores, tenint en compte que les barreres acústiques funcionen millor quan se situen o properes a la font de soroll o properes a l'edificació que es vol protegir, no en punts intermedis.



QUALITAT DE L'AIRE

Vilanova i la Geltrú no es troba inclòs dins l'àmbit afectat pel Pla d'Actuació per a la Millora de la Qualitat de l'Aire del departament de Medi Ambient i Habitatge, to i que cal fer atenció a la proximitat de polígons industrials i, en especial, a la fàbrica de ciment blanc CEMEX, que és un important focus d'emissió de PM10. Per tant és aconsellable que durant la fase d'edificació s'implementin mesures per a reduir la contaminació atmosfèrica per partícules.

Posteriorment, durant la seva fase d'ús, les mesures previstes en la fitxa d'energia, juntament amb el foment de la mobilitat sostenible, també contribuiran a millorar la qualitat de l'aire del sector.

Procés d'edificació

S'adoptaran una sèrie de mesures per mitigar les emissions de pols durant la fase de preparació del terreny de construcció:

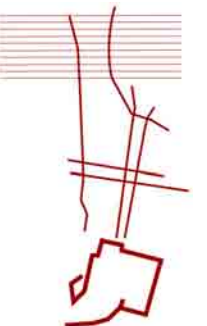
- Regar el terreny de manera adient i suficient durant el període en que es realitzin les tasques de demolició i excavacions.
- Transportar els materials en camions amb la càrrega coberta.
- Rentar les rodes dels vehicles que abandonin la zona. L'aigua de neteja es conduirà a unes piscines de decantació.
- Regar els materials que puguin despendre pols.
- Utilitzar conductes tacats que evitin la dispersió de pols en el moment de retirar les runes de les alçades.

Es prohibirà cremar residus sòlids, líquids o qualsevol altre material combustible a cel obert durant la fase de preparació del terreny i de construcció.

Procés d'execució i ús

S'obtindran millores de la qualitat atmosfèrica derivades del sistema de DHC centralitzat que, en disminuir els focus emissors, permet un millor control i abatiment de les emissions.

S'obtindran millores de la qualitat atmosfèrica derivades de les mesures de foment de la mobilitat sostenible introduïdes.



ESPAIS VERDS

Atesa l'escassa dotació actual de grans espais verds urbans de Vilanova i la Geltrú i la localització de l'àmbit, la planificació del verd adquireix una especial rellevància. Més encara atenent a la seva significació estratègica com a gran creixement de Vilanova i a la seva localització en relació als espais lliures a N del nucli urbà.

Les premisses sobre les que s'ha de basar el tractament del verd en aquest sector són tres:

- Ha de diferenciar el verd dels entorns més urbanitzats (verd urbà) del verd associat a entorns més naturals (parc forestal o figura equivalent) i de manera particular ha de donar un tractament específic als espais associats al torrent de Sant Joan (de Ramusa) i al torrent de la Pastera.
- Ha de facilitar un ús social gratificant (zones d'ombra, àrees de passeig, horts urbans, etc.).
- Ha de ser ambientalment sostenible, especialment en relació a l'ús de l'aigua i a la biodiversitat.

Parcs forestals

La zones a l'entorn de les lleres del torrent de Sant Joan i del torrent de la Pastera constituïran els parcs forestals del sector on es reproduirà la vegetació natural de la zona.

La utilització de vegetació autòctona permet disminuir gairebé totalment els requeriments hídrics d'aquesta vegetació. S'haurà de tenir en compte només un reg de suport als arbres en els seus primers anys, i puntualment, en períodes excepcionals de sequera. Aquest reg es pot fer amb aigua de l'EDAR de Vilanova (EDAR amb tractament terciari).

A l'entorn directe de les lleres la vegetació ha de ser la pròpia dels ambients de ribera, amb salzes arbustius (*Salix* sp), freixes de fulla petita (*Fraxinus angustifolia*) i àlbers (*Populus alba*).

En la resta de l'àmbit dels parcs forestals s'utilitzarà vegetació autòctona de la zona, com l'alzina (*Quercus ilex*), el roure martinenc (*Quercus humilis*) o el roure de fulla petita (*Quercus faginea*), el llentiscle (*Pistacea lentiscus*), el marfull (*Viburnum tinus*), el margalló (*Chamaerops humilis*), etc.

La categoria de parc forestal permetrà l'ús social de la zona per part dels veïns, sense afectar de manera significativa els valors naturals de l'àmbit i a la continuïtat cap als espais lliures al N de l'àmbit.

